MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 5. **Lørdag den 26. Maj 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Lørdag den 26. Maj: *Klubtur.* Start Em. Kl. $5^1/_2$ ved St. Vibenshus over Lyngby—Holte—Hørsholm—Rungsted—Humlebæk.

Kl. 8: Aftensmad.

Kl. $9^1/_2$: Start hjemad via Krogerup—Hørsholm—København.

Anmeldelse af Vogne med Antal Passagerer bedes omgaaende tilstillet Sekretæren, „Ferrum", Raadhusplads, Telf. 4115.

Bestyrelsen.

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Vor Præmiekonkurrence.

En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.

Den danske Motorisme kæmper under saa fortvivlede Forhold, at den trænger til Sympati og Støtte fra alle Sider.

Et af de vigtigste Midler til at opnaa denne Støtte er, at vække Interesse hos den store Befolk-

ning for de moderne Befordringsmidler. Som vi sagde det i Prologen til vort første Nummer, er det da ogsaa Hovedopgaven for vort Blad at virke oplysende og interesserende i saa vide Kredse som muligt, og vi vil søge at løse denne Opgave ad alle de Veje og med alle de Midler, som staar til vor Raadighed.

De udkomne fire Numre af „Motor" har tydeligt vist, i hvilket Spor vi agter at føre vort Arbejde, og de talrige Indtegninger af Abonnement, vi har modtaget, er den bedste Borgen for, at vi

har valgt det rigtige Spor, der i kort Tid vil føre „Motor" frem til den Popularitet, som et ungdomsfriskt Organ for Nutidens mest moderne Fremskridt fortjener.

Vi ønsker imidlertid yderligere at stimulere denne Udbredelse og at gøre alle vore Abonnenter direkte interesserede i „Motor"s Ve og Vel. Vi udsætter derfor en **Motorcycle** som **gratis** Præmie for vore Abonnenter i Juli Kvartal.

Som Afbildningen viser, er det en Peugeot Turistmaskine, Model 1906, $3^1/_2$ HK, 2 Cylindre, fjedrende Forstel „Peugeot".

Cylindernes Boring er 66 m/m, deres Slaglængde 70 m/m.

Maskinen er forsynet med Benzinbeholder af forniklet Messing med et Indhold af ca. $9^1/_2$ Liter, skraatliggende Oliepumpe, let at betjene under Kørslen, Saksbremse paa Baghjulsfælg og Bowden-Bremse paa Remfælg.

Tændingen: Akkumulator „Dinin".

Karburator: „Longuemare" med Luftregulering.

Luftringene: Schiønning og Arvé 650 × 58 m/m med ekstra svært Gummi paa Løbefladen.

Maskinens Kørehastighed kan variere fra 10 til 60 Kilometer i Timen.

Vægt af Maskinen uden Benzin og Olie: 58 Kg. Vægt af Rytter: ca. 73 Kg.

Diameter af Motorremskive 110 m/m. Diameter af Fælgremskive 520 m/m.

Dens Værdi er 750 Kr.

Reglerne for Konkurencen bliver følgende:

Enhver, som inden Lørdag den 14. Juli, Aften Kl. 9 paa „Motor"s Kontor, Westend 11, har tegnet og betalt Abonnement for Juli Kvartal — 1 Kr. 25 Øre — har Ret til paa Abonnementskuponens Bagside at notere den Tid, i Minutter, Sekunder og Femtedele af Sekunder, som han antager, Præmlemaskinen vil bruge om med flyvende Start at køre op ad Geels Bakke ved Holte fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2 — ialt 900 Alen.

Den, som skønner den rigtige Tid eller nærmest derved, modtager Motorcyclen som Præmie.

Har flere angivet den rigtige Tid eller lige nær derved afgøres Udfaldet ved Lodtrækning imellem dem.

Prøven paa Geels Bakke vil finde Sted, Dagen efter at Konkurrencen er sluttet, altsaa Søndag den 15. Juli Fm. Kl. 10.

Til at lede denne Prøve nedsættes en Komite, som i et af de nærmeste Nr. vil bekendtgøre Detaljerne i Reglementet for Prøvens Afholdelse.

De indkomne Abonnementskuponer vil forinden Starten blive overleverede Komiteens Formand i en forseglet Pakke, som ikke aabnes, førend Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid. —

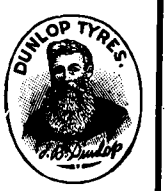
Vi gør opmærksom paa, at Kuponerne for at gælde, maa være korrekt affattede. De maa saaledes ikke indeholde højere Sekundangivelse end 59 eller højere Femtedels-Sekundangivelse end 4.

Da Bladet tilstilles Juli-Abonnenterne **gratis** i Resten af April Kvartal, og da Ekspeditionen ikke kan garantere ny tiltrædende Abonnenter de allerede udkomne Numre, maa det tilraades **snarest** at indsende Abonnementskuponen.

Foruden naturligvis paa Forhaand at lykønske den vordende heldige Ejer af den fine Maskine, er det vort beskedne Haab, at alle de øvrige mindre lykkelige Abonnenter dog ikke vil fortryde deres Abonnement, idet de ved at følge „Motor"s vekslende Stof og livlige Illustrationer vil vækkes til Interesse for Motorismen — alias Fremtidens Sag.

Redaktionen.

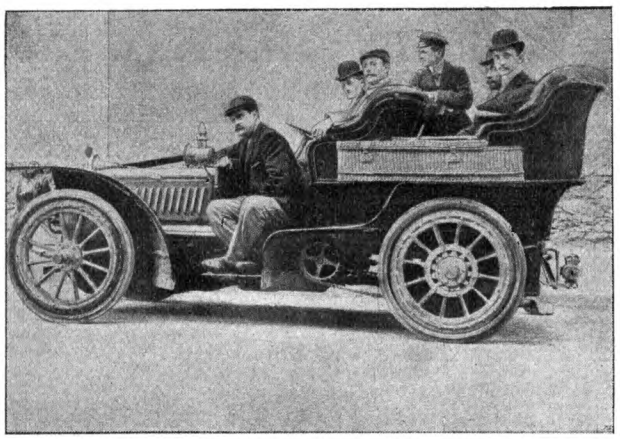
AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE



Fjedrende Vognhjul.

„L'Auto"'s Konkurrence den 17—26. April 1906.

Hvor fuldkommen Luftringene end er og hvor begejstret man end har været for dem, kan det dog ikke nægtes, at der endnu klæber og sandsynligvis bestandig vil klæbe adskillige Ulemper ved dem.



E. L.-Hjulet.

De stadig stigende Gummipriser gør deres Anskaffelse kostbar, og hvor stærkt Teknikken end skrider frem, viser de dog endnu for ringe Modstandsevne mod Slid og navnlig mod fremmede Legemers Indtrængning.

De massive Gummiringe er ganske vist ude af Stand til at punktere, men dels er de fuldt saa kostbare om ikke dyrere end Luftringene, dels er de meget tilbøjelige til at springe af Hjulfælgen, og endelig er de langt fra elastiske nok for de hurtigkørende lette Automobiler, saa det er aldeles udelukket, at de nogensinde skulde fortrænge Luftringene.

Det er derfor let at forstaa, at mange kloge Hoveder har spekuleret paa at opfinde et Middel, som med Fordel kunde erstatte Luftringene, og man er da navnlig gaaet to Veje: nogle har søgt at finde en tilstrækkelig elastisk Hjulbandage, der ikke kunde punktere. Andre har villet konstruere „fjedrende Hjul", hvor det elastiske Element var anbragt imellem Fælgen og Navet.

Dette ihærdige Opfinderarbejde er i Virkeligheden blevet fortsat i flere Aar og er efterhaanden kommen til Offentlighedens Kundskab, navnlig gennem Automobiludstillingerne, hvor det ene „elastiske" Hjul efter det andet er dukket op.

Man kan da sige, at det var paa et saare belejligt Tidspunkt, det parisiske Sportsblad „l'Auto" tog dette Spørgsmaal op og udskrev en offentlig Konkurrence for fjedrende Hjul, en Konkurrence, der er blevet fulgt med største Opmærksomhed og Interesse af alle Landes Automobilkredse.

Konkurrencen, der fandt Sted i Dagene fra den 17 til den 26 April, bestod i en Køretur fra Paris til Nizza og tilbage, ialt 2152 km. delt i 8 Dagsrejser paa 200 til 300 km.

De deltagende Køretøjer var delt i to Grupper: Køretøjer, hvis Hjulbandage bestaar af et eller andet elastisk Materiale, medens den Del af Hjulet, som ligger mellem Fælgen og Metalnavet ikke er elastisk (Luftringen udelukket), og Køretøjer med fjedrende Hjul, hvor den Del af Hjulet, som ligger mellem Metalnavet og Fælgen er elastisk. Disse to Grupper omfattede igen hver to Underafdelinger, efter Motorernes Styrke og Køretøjernes Vægt.

Den mindste gennemsnitlige Kørehastighed skulde være 30 km. i Timen og den Tid, der medgik til Reparation skulde medregnes i Køretiden.

Af de anmeldte 13 Automobiler startede 10 fra Paris den 17 April om Morgenen Kl. 6 i øsende Regnvejr. Vejene var stærkt opblødte og meget vanskelige at befare. Fire af de ti faldt da ogsaa fra paa den første Dagsrejse Paris—Dijon 332 km.

De følgende Dage klarede Vejret noget op, men Vejene vedblev at være meget opblødte og slette; navnlig i Sydfrankrig mellem Marseille og Toulouse var de ganske umulige. De sidste to Dage øsregnede det igen.

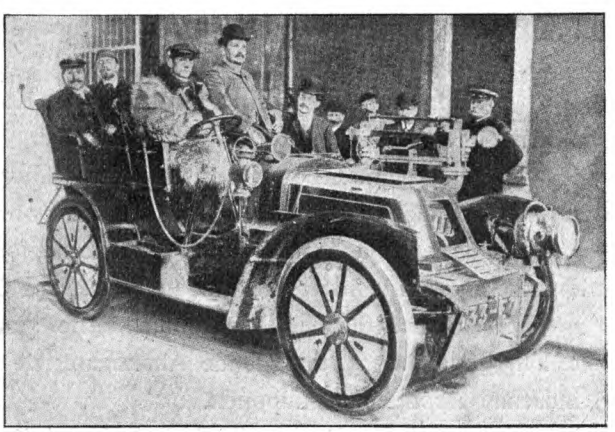
Under disse Omstændigheder maa det betragtes som meget respektabelt, at tre af Vognene gik hele Turen igennem.

De tre Sejrherrer, som vi afbilder, var:

1. *E. L. Hjulet* (Edmond Levy, fjedrende Hjulfælg), paa de Dietrich $^{24}/_{30}$ HK, Vægt 1830 kg.
Samlet Køretid 72 T. 11 M. 29 S.

2. *Garchey-Hjulet* (med indvendig Krans af Kautchouk) paa Dion Bouton 24 HK, Vægt 2130 kg.
Samlet Køretid 83 T. 18 M. 20 S.

3. *Soleil-Hjulet* (med fjedrende Nav) paa Renault $^{20}/_{30}$ HK, Vægt 1700 kg.
Samlet Køretid 92 T. 11 M. 59 S.



Garchey-Hjulet.

Da Reglementet foreskrev en Gennemsnitsfart af 30 km. i Timen, hvilket giver en samlet Køretid af 71 T. 41 M. bestod ingen af Hjulene Prøven.

Men her maa man ikke overse den iøvrigt urimelig haarde Betingelse, at *alle* Reparationsophold skulde medregnes i Køretiden. En meget stor Del af Reparationerne angik slet ikke Hjulene, hvad følgende Specifikation udviser:

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

A. *Edmond Levy E. L. Hjulet.*

	T.	Min.	Sek.
Ophold foraarsaget af Hjulene:	„	10	„
Ophold foraarsaget af selve Vognen:	14	28	„
Ren Køretid	57	33	29

B. *Garchey-Hjulet.*

Ophold foraarsaget af Hjulene:	10	35	„
Ophold foraarsaget af selve Vognen:	19	53	„
Ren Køretid	52	50	20

C. *Soleil-Hjulet.*

Ophold foraarsaget af Hjulene:	11	32	„
Ophold foraarsaget af selve Vognen:	10	34	„
Ren Køretid:	70	05	59

Man faar da følgende Gennemsnitshastigheder:

Garchey-Hjulet:	40,800 km.
E-L.- „:	37,500 „
Soleil- „:	30,800 „

Det er altsaa bevist, at det lader sig gøre at køre i Automobil 8 Dage i Træk over ca. 300 danske Mil og med en tildels meget betydelig Hastighed uden Luftringe.

Ganske vist har den afholdte Prøve ikke været slet saa heldig, som man maaske havde ventet, men dels var det jo den første Prøve med noget helt nyt, dels stillede Vejr og Veje sig meget ugunstigt. Saameget kan dog sikkert slaas fast, at der nu eksisterer brugelige elastiske Hjul uden Luftringe.

Men dernæst rejser sig naturligvis det meget vigtige Spørgsmaal:

„Hvilken Indflydelse vil de elastiske Hjul faa paa Anvendelsen af Luftringene?"

Dette Spørgsmaal er blevet fremsat og drøftet i den automobile Verdenspresse med al den Iver og Alvor, som svarer til dets Betydning.

Meningerne har været ikke saa lidt delte, men der hersker næsten Enstemmighed om, at de fjedrende Hjul ingenlunde fuldstændig vil fortrænge Luftringen. Dertil mangler det fjedrende Hjul den Hovedegenskab ved Luftringen, at den, som man siger med et Slagord „drikker" Modstanden, det vil sige ved sin ejendommelige elastiske Konsistens ligesom optager de smaa Ujævnheder i sig.

Det fjedrende Hjul søger derimod gennem mekaniske Dispositioner at tilintetgøre Smaastødene fra Vejen, og de vil derfor aldrig kunde give Automobilet en saadan glidende og blød Gang, som Luftringen kan.

Der er derfor al Grund til at antage, at Luftringen vil hævde sin Eneherskerplads overalt, hvor det kommer an paa hurtig og samtidig yderst behagelig Kørsel — altsaa navnlig til Luksusbrug.

Noget anderledes stiller det sig, naar man betragter Nyttekørselen. Allerede længe har man været ked af de massive Gummiringe paa de større Omnibusser, de er meget kostbare og meget vanskelige at holde paa Fælgen. For saa svære Vogne er Luftringe næppe holdbare nok, og hertil kommer, at en Punktering er en meget ubehagelig Sag for en Omnibus, der gaar i regelmæssig Drift. De større Omnibusselskaber i Verdenshovedstæderne vil derfor sikkert med Glæde hilse de fjedrende Hjul velkommen, og det er endog mulig, at de fjedrende Hjul vil fremskynde disse Selskabers fuldstændige Overgang til Automobildrift.

Ganske noget lignende gælder for Vare- og Lastvogne, ogsaa her vil de fuldkomne elastiske Hjul gøre god Tjeneste.

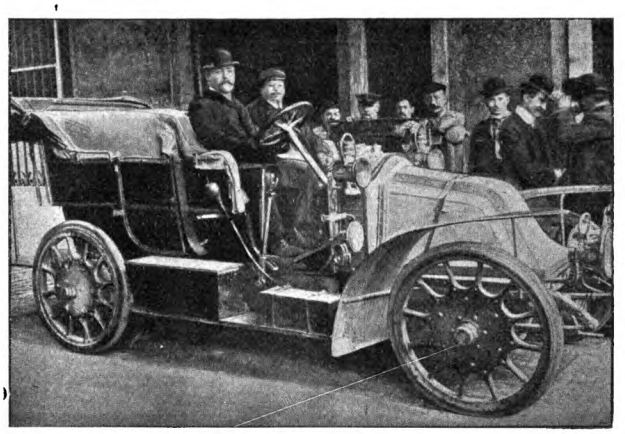
Endelig er der en hel Klasse Automobilister, der ikke lægger saa megen Vægt paa særlig hurtig eller særlig blød Kørsel som paa absolut Driftssikkerhed.

Et godt moderne Automobil til en halv Snes Tusind Kroner er nu saa fuldkomment, at det saa at sige aldrig behøver Hjælp af Mekaniker undervejs. Naar man alligevel saa ofte ser Ejerne af disse Vogne medtage Mekaniker paa deres Udflugter, er det næsten udelukkende af Hensyn til eventuelle Luftringereparationer, idet Ejeren nødig vil tumle alene med det svære Kram paa Landevejene.

Denne Klasse af Automobilejere, hvortil fremfor alt hører Læger, Dyrlæger, Handelsrejsende o. s. v. — vilde sikkert kunde spare Chaufføren, naar de fjedrende Hjul blev tilstrækkelig gode.

Derfor selv om Fuldkommenheden endnu ikke er naaet, er der god Grund for Luftringene til at se med skæve Øjne til deres nye Konkurrent: det fjedrende Hjul.

Brug!
Anbefal!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne



Soleil-Hjulet.

+ og ÷

En Motorcykle af Mærket X eller Y koster kun **halvt saa meget** som en

PEUGEOT

naar man køber den,

dobbelt saa meget naar man har den i Brug, og er

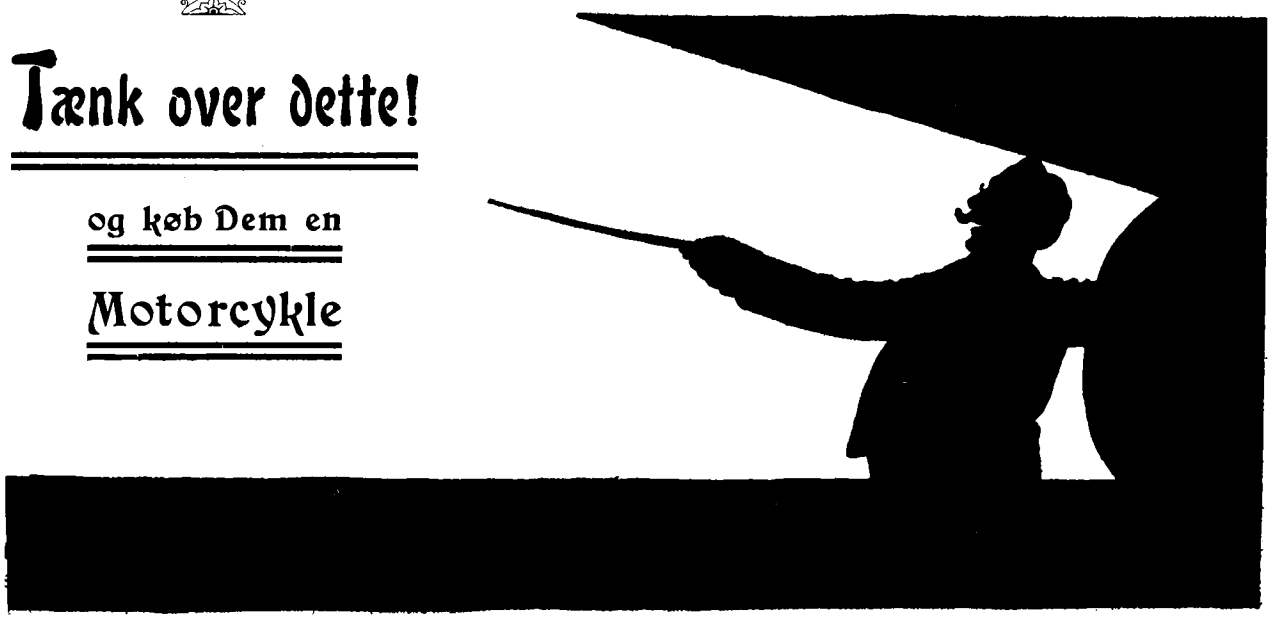
4 Gange mindre værd,

naar man vil sælge den igen!

Tænk over dette!

og køb Dem en

Motorcykle



PEUGEOT

„Politiken"s Medarbejder, Journalist Nerve, starter Lørdag Eftm. Kl. 4 fra Raadhuspladsen paa en Motorcycle „Elleham" for at køre Landet igennem og derved bevise Motorcyclens Anvendelighed som Turistmaskine over lange Afstande. Han naar Frederikshavn Mandag Morgen Kl. 5^{20} efter en meget haard Tur i Regn og Blæst, men uden mindste Uheld.

Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
paa enhver
Bedre Vogn

Motorcyclen.

(Efter All. Automobil-Zt. Wien).

Et tredje Bivognssæde.

Menneskene bliver mere og mere ubeskedne, i alt Fald de motorcyclende. Først priser de Motorcyclen, fordi den har befriet dem, de forhenværende Cyclister — de har alle været Cyclister — fra den besværlige Træden med Fødderne. Saa fandt de paa, at Maskinens Kraft var tilstrækkelig til at befordre endnu en Person — og Bivognen opstod. Nu er heller ikke den længere tilstrækkelig. Fabrikerne bygger allerede Bivogne med to Sæder. Hvilke Opgaver venter der endnu ikke den lille hastiggaaende, luftkølede Motor! Men selv de Motorcyclister, som i deres Bivogne kan tage en anden Person med, vilde hyppigt være glade ved at have endnu et Nødsæde. Hr. Eduard Bachmann meddeler os derfor, at han selv har konstrueret saadant et Nødsæde, som ofte kan finde Anvendelse. Han skriver:

„En Maskine paa over $3^1/_2$ HK. taaler meget godt at transportere tre Personer i Stedet for to. Jeg har til min Motorcycle med Bivogn lavet et Nødsæde, som bestaar af et Brædt af ca. 20 cm. Bredde.

Det bliver anbragt mellem Motorcyclens Saddel og Bivognens venstre Armlæne, og da det næsten ingenting vejer, er det let at føre med. Brædtet hviler paa et ca. 5 cm. bredt Jernbaand, som paa den ene Side er fæstet til Armlænet — saaledes, at Brædtet er noget lavere end Bivognens Polstring — og til den anden Side til Saddelpinden. Brædtet bliver simpelthen skubbet ind imellem Sadlen og Bivognen. Det er ganske udelukket, at det forskyder sig eller falder ned. Paa dette Nødsæde har jeg ofte haft en tredje Person med, og jeg kan forsikre, at det gaar ganske udmærket."

Elektrisk Belysning.

Den, som kører meget inde i Byen, bør absolut ikke bruge Acetylenlygter. Denne Belysning kræver meget omhyggelig Pasning, og Lygtens skarpe Skær er til ingen Nytte for Rytteren i Byens veloplyste Gader, men til stor Géne for det øvrige Publikum. Da jeg nu ikke holder af at bruge Olielygter, har jeg anskaffet mig en elektrisk Lampe; den forsynes fra en Akkumulator paa seks Volt, som let kan anbringes i Motorcyclens Stel eller i Bivognen. Jeg bruger Lyset i to Lamper daglig omtrent i tre Kvarter. Med dette Forbrug er det nok at oplade Akkumulatoren to Gange om Ugen. Det elektriske Lys Renlighed og Bekvemmelighed, som skattes saa højt i vore Beboelseslejligheder, gør sig ogsaa tydeligt gældende paa Motorcyclen. *Eduard Bachmann.*

En amerikansk Motor-house-boat.

Som bekendt er det meget almindeligt i Udlandet, navnlig i Nord-Amerika, at velhavende Folk tilbringer en Del af Sommerferien i en saakaldet „house-boat", det vil sige et større eller mindre Fartøj der er udstyret saa nær muligt som en Beboelseslejlighed, og som derfor bliver til en Slags flydende Villa.

I Almindelighed har disse „house-boats" i Modsætning til de egentlige Lyst-Damp-yachts været bestemte til Flod- eller Kanalfart og tidligere blev de derfor som oftest kun flyttede kortere Strækninger ad Gangen ved Hjælp af Trækdyr eller Mennesker.

Motorens Anvendelse i Baade har ogsaa ændret dette Forhold og man har nu „house-boats" med velbyggede Skrog og udstyrede med kraftige Eksplosionsmotorer som tillader dem at bevæge sig vidt omkring.

Som et typisk Eksempel herpaa gengiver vi efter „The Motorboat" den amerikanske house-boat „Kenesaw II".

Baaden er $67^1/_2$ Fod lang, 17 Fod bred og har 2 Fod, 2 Tommer Dybgaaende. Forrest ved Stevnen findes et 9 Fod langt Dæk, derefter følger paa Styrbordssiden en 10 Fod lang Kahyt, forsynet med en Dobbeltkøje, Linned- og Klædeskabe, Paaklædningsrum med Spejl, Vasketoilette og et polstret Sæde. Ligeoverfor paa den anden Side Midtergangen ligger en tilsvarende Kahyt. Bagved denne er anbragt en Isbeholder med Plads til to Tons Is og bagved den et rummeligt Fadebur. Bagved Styrbordskahytten ligger Toilettet, som er forsynet med W. C.

I den næste Afdeling paa Styrbordssiden er indrettet et fuldstændigt Baderum, som efterfølges af en anden Kahyt med Dobbeltkøje. Efter denne kommer et 6 Fod langt Rum som tjener til Opbevaring af Inventar og Redskaber, f. Eks. Fisketøj.

Paa Bagbordssiden ligger den 15 Fod lange Spisesal, som er udstyret med et langt Udtræksbord, Buffet, Bogskab o. s. v.

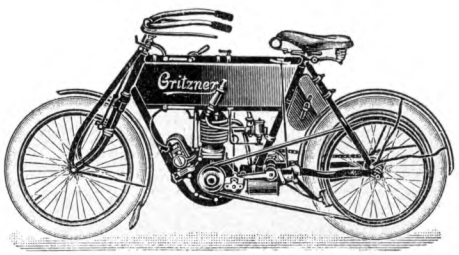
Bagved Spisesalen ligger paa Styrbordssiden Køkkenet med Skabe, Vask, Varmtvandsbeholder og Komfur. Til hver af Siderne ligger desuden en Kahyt hver med to Køjer til Mandskabet. Imellem disse to Kahytter ligger Motorrummet med sine Beholdere.

Paa Styrbordssiden fører en Trappe op til Overdæk-

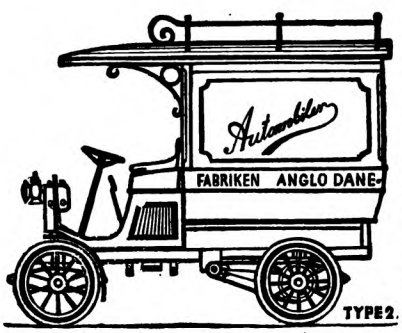
200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

HELLESENS TØRELEMENT
Bedste Tændebatteri
for Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer.
VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 1500 Kilometer og mere.
Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.
Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.
Hellesens Enke & V. Ludvigsen,
København. Telefon 2553 & Strandvej 257.

F. Rosenstand
15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.



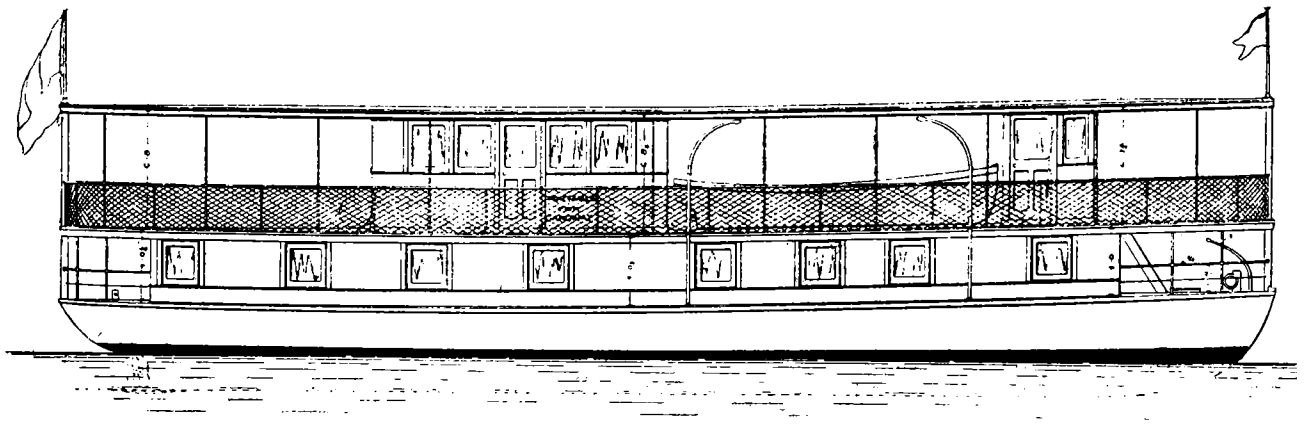
Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.
FABRIKEN ANGLO DANE
Roskildevej 39. — København F.

F. SCHMITTO
Cand. polyt.
Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.
Telefon Vester 312 x.



ket. Langs med Trappen er anbragt et stort Proviantrum og en Vandcisterne.

Foran paa Overdækket er Styrehuset anbragt og bagved paa Midten findes Salonen. Alt er her beskyttet med Moskitonet af Messing.

Taget er konstrueret saaledes, at Vandet løber af paa fire Steder, hvorfra det gennem Rørledninger føres til Vandbeholderen.

Maskinanlæget bestaar af en 4-cylindret, 4-takts Speedways-Benzinmotor paa 28—32 Hk. med Akkumulatortænding. Benzinbeholderen rummer 2300 Liter, Vandbeholderen 3600 Liter.

Det er en Selvfølge, at dette lille svømmende Vidunder er udrustet med alle mulige Redningsredskaber; selv en 18 Fod lang Stafetbaad med Motor savnes ikke

VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

Clement Bayard Automobiler
1906 Modeller
leveres i forskellige Typer med ganske kort Leveringsfrist.
Ca. 10 Vogne altid ekspeditionsfærdige.

„Adler" Motorvogne Produktion 1906 udsolgt!
Bestillinger til Levering Foraar 1907 maa snarest være os i Hænde. „ADLER" Prøvevogn paa Lager.

ADLER Cycle Aktieselskab, København K. Søtorvet 1-3

AUTOMOBILASSURANCE
— Billigste Vilkaar. —
Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri
udfører alle Slags Tryksager
hurtigt og til billigste Priser.

Jordskælvet i San Francisco.

Ilden skaber Automobilets Triumf.

Redningsarbejdet i Byen udføres af de store Automobiler.

Som omtalt i vort Nr. 3 deltog Automobilerne meget effektivt i Redningsarbejdet i San Francisco under Jordskælvet den 19. April.

De sidst ankomne Dagblade fra San Francisco indeholder detaillerede Beretninger om Ulykken og de er alle enige om i høje Toner at rose den værdifulde Assistance, Automobilerne ydede under de saare vanskelige Forhold.

Vi uddrager følgende nærmere Oplysninger:

„At Automobilet har spillet en ganske uundværlig Rolle under Redningsarbejdet i de vestlige Kvarterer af San Francisco og at det samtidig har vist sig af uvurderlig Nytte for Byens Administration under den frygtelige Katastrofe, det indrømmes af enhver, som har haft sine Øjne aabne i de sidste ti Dage eller saa, som er forløbne siden Jordskælvet. Selv ældre Folk, som hidtil har spildt en god Del af deres Tid med at rive ned paa Tøf-tøf-vognene, har nu kun Lovord tilbage for dem. Mænd, som er ansatte i fremragende offentlige Embeder, og som bedst af alle ved, hvor værdifuld Benzin- og Dampvognenes Tjeneste har været, gaar endnu videre og siger, at uden Automobilet vilde det have været umuligt af frelse blot en Del af Byen eller at sørge for de syge eller at hindre Overtrædelse af Lov og Orden.

„Automobilet har været San Franciscos Redning", sagde en Forretningsmand forleden Dag — en Forretningsmand, hvis Forretning ikke er at sælge Automobiler.

Nu da „Pressen" af private Automobiler til offentlig Tjeneste er blevet standset ved offentlig Kundgørelse, kan man med mere Ro se tilbage paa den første Uge, som fulgte efter Jordskælvet og paa Fordelene ved Embedsmændenes øjeblikkelige Beslaglæggelse af Automobilerne. At Beslaglæggelsen var uretfærdig i enkelte Tilfælde, hvor Beslaglæggerne var ungdommelige Personer, som ikke kendte Forskellen mellem Brug og Misbrug af Privilegier, og som mente, at den Myndighed, de var beklædt med, gav dem Ret til at lægge Beslag paa hvilketsomhelst Automobil, der kom forbi dem, blot de ønskede at køre fra det ene Gadehjørne til det andet, er en Kendsgærning, som siden er indrømmet saavel af Embedsmænd som af Ejere. Desuden har adskillige Ejere angivet, at andre Ejere med Vilje har gjort deres Vogne utjenstdygtige for at fri dem fra at blive „pressede".

Disse enkelte mørke Punkter er dog ganske underordnede, naar man ser hen til al det Gode Automobilerne

DUNLOP
er
anerkendt
som
ENGLANDS BEDSTE
MOTOR
RINGE

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig
i enhver Husholdning.

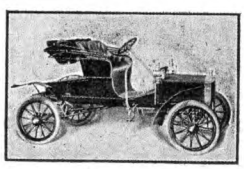
Faas

Østerbrogade 6
og
Nørrevold 12.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i højeste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



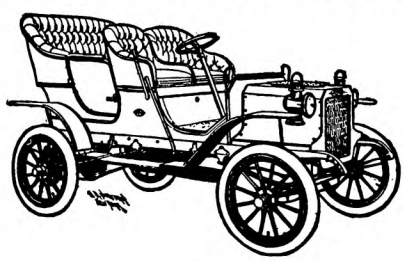
Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

virkelig udrettede. Det var „Djævelens Køretøjer“ forvandlede til „Barmhjærtighedens“.

Da Ilden truede „The Mechanich's Pavillion“, som var omdannet til Lazaret og var overfyldt med Syge og Saarede, ilede Automobilerne til Hjælp og førte Patienterne til et sikkert Sted. Det er ikke Overdrivelse at sige, at mange af disse Patienter skylder Automobilerne deres Livs Redning.

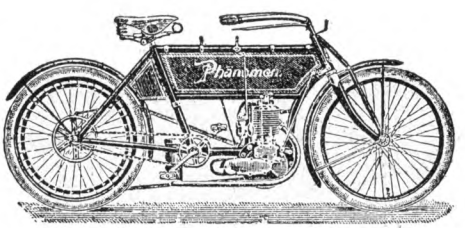
Selvfølgelig var Redningsarbejdet den vigtigste Tjeneste, Automobilerne udførte; men man maa heller ikke overse den uberegnelige Gavn, de gjorde, ved at beskytte Ejendom. Det var Atomobilerne, som førte Dynamiten fra Sted til Sted — et meget kildent Arbejde, som blev udført nøjagtigt og hurtigt af Vogne, som lige blev „pressede“ til offentlig Tjeneste. Da der ikke var Vand at faa, og Brandmændene ikke havde noget at sætte op imod Ildens Fremgang, blev Dynamit nødvendigt. At det blev muligt at skaffe Dynamiten frem til alle de Steder, hvor der var Brug for den, skyldtes ene og alene Automobilerne.

Lægerne i „Røde Kors“ opdagede snart, at Automobilerne ikke blot vare bekvemmere, men ogsaa ganske uundværlige for at komme fra Sted til Sted. Redningsmandskabet, som skulde fordele Subsistensmidler, fandt at de kom meget hurtigere rundt med de fornødne Levnedsmidler og Klæder pr. Automobil end med noget andet Køretøj. Og Byens Autoriteter som i Embedstjeneste fo'r fra det ene Sted til det andet, vilde ikke have udført det halve Arbejde uden Automobilernes Hjælp.

Nu i Øjeblikket, da Sagerne igen saa smaat er begyndt at komme i deres gamle Gænge, præsterer Automobilerne alligevel Tjenester, som ikke kan udregnes i Dollars og Cents. Lige indtil Sporvognene atter kører paa alle Linier, vil de blive ved at være uundværlige.

Der er ikke foretaget nogen nøjagtig Optælling af, hvormange Automobiler, der er beslaglagte til offentlig Tjeneste, men Automobilisterne regner selv med henved 200.

Og trods at disse 200 Automobiler er faret gennem Byen paa kryds og tværs uden Hensyn til den tilladte Hastighed, er der dog hændet meget færre Ulykker end i Dagene forinden Branden.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

ENGELSKE DUNLOP RINGE sejrer med Glans overalt

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

At

Allright Motorcyklen

ubetinget er den bedste, fremgaar af sidste Aars store Salg samt Anbefalinger fra alle Køberne.

NB. Forlang vort Katalog med Anbefalinger.

Allright Cykle & Motor Kompagni

Udstillingslokale: **Raadhuspladsen 4.** — Kontor: **Vestervoldgade 12, Mezz.**

Telefoner: **6465 & 3243.** København B. Telegram-Adresse: **Portefee.**

Nyttige Vink.

(Efter „The Autocar).

Naar Akkumulatorerne i længere Tid har henstaaet ubenyttede, maa man, forinden de tages i Brug, overbevise sig om, at de holder den fulde Strømspænding i Volt.

Det hænder, at de ved en Undersøgelse i et eller to Sekunder viser det rigtige Voltantal, men naar man et Par Gange maaler efter med Voltmetret og hvergang lader Strømmen gaa i flere Sekunder, finder man, at Strømspændingen er mindre. Naar Spændingen er sunken under $3,_8$ Volt, maa man ikke bruge Akkumulatorerne, førend de er opladede.

*

Naar der løber Benzin ud af Karburatoren, skyldes det ofte en eller begge følgende Grunde: Svømmerstiften er beskadiget ved det uophørlige Arbejde og maa indslibes paany, eller den er for stærkt indslebet, hvilket sidste er den hyppigste Aarsag. Fra Tid til anden træffer man i Fagbladene det Spørgsmaal: „Hvad er Grunden til, at der løber Benzin ud af Karburatoren? Jeg har forsøgt alt muligt, men uden Resultat". Næsten altid lyder Svaret, at Svømmerstiften maa indslibes paany. Forholdet mellem Svømmerens Vægt og Stiftens Længde er dog afpasset saaledes, at Benzinen naar op omtrent til Mundingen af Forstøvningsrøret, og naar Svømmeren synker, fordi Stiften er for stærkt indsleben, flyder Benzinen over Forstøvningsrøret.

*

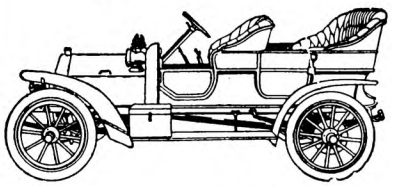
Støv og Smuds bør altid fjærnes fra Lyddæmperen; thi ellers bliver den for varm, antænder den uforbrændte Gas og fremkalder „Fejleksplosioner".

Jo lavere den Temperatur er, hvormed Forbrændingsgassen forlader Lyddæmperen, des mindre bliver Støjen ved Udladningen.

*

Naar man har demonteret et Dæk eller udvekslet en Slange, bør man altid oplakere eller i hvert Fald stryge med sort Farve de Steder, hvor Malingen er gaaet af. Ellers bliver Fælgen rusten, og Rust ødelægger Gummi.

„Oldsmobile".



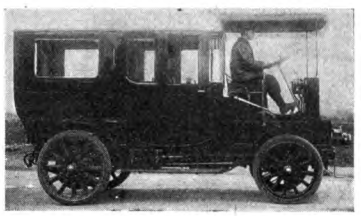
Mest driftsikker.

Letest at behandle.

T. T. NIELSENS
AUTOMOBIL-LAGER
Turistvogne. — Varevogne.
Ny Toldbodgade 6 & 8. „Larsens Plads".

Dansk Automobilselskab.

24½HK. — **4 Mils Hastighed.** — **12000 Kr.**



11 Personer. — **Ringe Benzinforbrug.** — **12000 Kr.**

Fransk Turist-Automobil
Landauer for og Charabanc bagtil. Fineste Konstruktion, elegant Udstyr, særlig egnet for større Ejendomsbesiddere. Selskabet sælger
Automobil-Omnibusser
og giver Vejledning ved Startning af Antomobilruter. Chauffeurs uddannes. Automobiler fra 2000 Kr. anvises under Selskabets Garanti.
Telefon 9879. Børsgade 8. København K.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,
Ingeniør V. Nielsen.

Motorcyclister!
Automobilister!

Udfyld vedlagte Kupon og send den til Westend 11 — København.

!

Gratis

i Resten af April Kvartal.